

## *Introduction*

### **Entre vocation et patrimoine, une vie maritime?**

Par une soirée d'un printemps tardif des années trente, Marie Le Deunff, veuve Cabon, est avertie au bourg de Locquirec, du rappel à Dieu d'une connaissance de lointaine parenté résidant en son vivant dans la paroisse adjacente de Guimaëc : l'annonce de ce trépas inopiné lui crée obligation d'assister à la messe d'enterrement. Aussi le surlendemain, dûment nantie de sa lourde cape de deuil, Marie Le Deunff avale-t-elle d'un pas alerte les quelque six kilomètres séparant les deux bourgs trégorrois et pénètre-t-elle, peu avant l'heure coutumièrement assignée aux adieux religieux, dans l'église de saint Maëc : elle prend à peine le temps de s'étonner du fait que l'édifice paraisse bondé plus que de mesure en cet instant où les derniers retardataires ne l'ont pas rallié d'habitude, tandis que la place attenante lui avait paru bien déserte pour un jour d'enterrement. Peu lui importe au reste ces anomalies ! remontant de bout en bout la nef, elle atteint bientôt, coiffe haute, la limite du chœur où repose déjà le cercueil. Au moment précis où Marie Le Deunff s'apprête à l'asperger de l'eau bénite retentit le chant de l'absoute, signifiant par là-même que la cérémonie prend fin. Ma grand-mère venait de découvrir à ses dépens – et le rouge cramoisi de la honte lui monta aux joues – que les deux villages voisins ne vivaient plus sous la même heure ! L'un, le terrien, s'accrochait à l'heure solaire ; l'autre, le maritime, avait adopté sans broncher l'heure nouvelle recommandée par la République et ses autorités. Toute honte bue, Marie Le Deunff en tira la conviction inébranlable que les cousins de Guimaëc retarderaient à jamais, et elle mourut quarante ans plus tard toujours porteuse de cette conviction dévastatrice à l'encontre des habitants de cette pauvre contrée attardée dont provenaient pourtant la plupart de ses ancêtres directs.

Au-delà de l'anecdote familiale, la déconvenue de cette fille, épouse, veuve et mère « de capitaine » prend valeur exemplaire, me semble-t-il, en ce qu'elle rappelle une réalité trop souvent occultée ou mal comprise par

les observateurs pressés de la société bretonne : l'Armor, ce fin liseré côtier des géographes, ne se confond pas sur le terrain avec les ceintures dorées qui le jalonnent étroitement, encore moins avec les zones de vie maritime active. Dans un passé pas si lointain, les autochtones de telle commune possédant une façade littorale – et Guimaëc en a une belle – pouvaient ignorer leur vie durant cet espace marin tout proche et pourtant résolument étranger à leurs préoccupations. Bien plus, à l'intérieur d'une commune censée être à vocation maritime, une invisible frontière humaine et professionnelle séparait gens de la terre et gens de la mer, les uns marins<sup>1</sup>, les autres paysans, qui ne s'appréciaient pas spécialement et dont les rythmes de vie n'avaient pas grand chose à voir. Par chance, la configuration de Locquirec, avec son église et sa mairie-école proches du port, fait que l'on peut être assuré que tous ses habitants ont vu par nécessité la mer à défaut d'y risquer un pied, signe manifeste de supériorité sur les infortunés enfants de Guimaëc engoncés dans leurs terres entre champs et talus... Soit. Admettons ce point de chauvinisme local débridé.

En fait cette césure entre deux mondes se retrouve partout sur le littoral armoricain : elle y est plus ou moins marquée selon les époques historiques et les opportunités d'embauche, parfois poussée jusqu'à la caricature comme dans le Pays bigouden partagé entre deux Bigoudénies qui s'ignoraient, ou dilatée à l'extrême comme dans l'arrière-pays de la Rance, jadis grand pourvoyeur de terre-neuvas pour l'excellente raison que les fils de familles amariniées de la côte n'acceptaient guère de risquer leurs précieuses vies dans la misère des bancs à traquer la morue et que les armateurs devaient en conséquence aller recruter leurs équipages loin dans l'intérieur des terres... Le système paimpolais aussi est édifiant à cet égard<sup>2</sup>.

Reportant le regard en arrière sur les siècles écoulés, un autre contraste se fait jour entre l'image commune de la Bretagne – celle d'une province maritime illustrée par tant de hardis navigateurs, explorateurs ou découvreurs – et une réalité infiniment plus pelliculaire. En dépit de l'apparence appelée par sa situation géographique avantageuse, la péninsule armoricaine n'est dans le passé une terre de marins que par intermittences fragiles, pour de brefs moments qui fondent néanmoins sa prospérité grâce à son ouverture économique au monde. Les siècles récents témoignent au moins d'autant de déconvenues et de naufrages à ce point de vue que de réussites brèves ou en trompe-l'œil. C'est qu'aucun déterminisme géographique n'a jamais poussé les Bretons vers l'eau salée et le propos de ce livre sera d'essayer de préciser, pour autant qu'une documentation parcimonieuse et dispersée le permette, les étapes premières de leurs tâtonnements. En pratique, il existe déjà un excellent guide pour les années postérieures

---

1. Encore faudrait-il nuancer leur implication locale selon qu'il s'agit d'un pays naisseur de marins de l'État, de marins du Commerce ou de pêcheurs...

2. François CHAPPE, *L'épopée islandaise 1880-1914. Paimpol, la République et la mer*, Thonon-les-Bains, 1990.

à 1380<sup>3</sup>, auquel il y aurait fort peu à rajouter. La présente étude touchera donc à son terme peu avant ces années, en gros vers le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle qui voit la Bretagne s'engluer dans un long conflit civil, la guerre de Succession ouverte depuis 1341, dont les effets sur sa marine sont certainement catastrophiques<sup>4</sup>.

D'une certaine façon, elle complétera le projet dont M. Henri Touchard avait vu l'intérêt mais aussi la difficulté à l'amorce de sa thèse :

« Rechercher quel rôle la mer a joué chez les Vénètes romanisés, chez les envahisseurs bretons ou dans la Bretagne "féodale" eût été une enquête passionnante. Mais elle n'aurait pu s'appuyer que sur des indices tellement ténus, des textes tellement rares que les conclusions n'en eussent pu rester que fragiles ; trop fragiles pour justifier qu'on y consacra une thèse de doctorat ».

Cette mise en garde demeure valable pour l'essentiel, mais, dans une perspective indépendante de la recherche d'un grade universitaire, l'aventure m'a semblé mériter d'être tentée sur un peu plus d'un millénaire, des Vénètes précisément aux premiers rouliers des mers occidentales dévoilés par Touchard.

Le développement récent d'une nouvelle forme de tourisme dit culturel aboutit à transformer en éco-musées aux thématiques variées les traces des activités des paysans, des artisans et des ouvriers ayant œuvré dans un passé proche mais désormais enfui. Dans la même perspective de conservation et de mise en valeur d'une mémoire menacée de disparition avec les ultimes détenteurs des savoir-faire périmés – mais bien plus tard que toutes les autres nations développées – la France est en train de redécouvrir hors des instances officielles une fraction de son patrimoine maritime<sup>5</sup> : la sauvegarde voire la reconstruction des derniers bateaux de travail est dorénavant à l'ordre du jour dans la plupart de ses ports, et naturellement la Bretagne s'illustre dans cet effort collectif, au risque de transformer les quais désertés par les pêcheurs en autant de cénotaphes dédiés à la marine à voile. Cet effet patrimoine produit des résultats certes intéressants, mais il ne saurait à lui seul rassurer sur l'avenir des gens de mer et de leurs activités diver-

3. Henri TOUCHARD, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Paris, 1967.

4. L'époque antérieure n'a été que survolée par S. DE LA NICOLLIÈRE-TELEIRO, *La marine bretonne aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles*, Nantes, 1885.

5. Inutile de revenir ici sur le tollé provoqué par l'annonce unilatérale de l'expulsion hors de ses murs parisiens du Musée de la Marine. Ce projet de déménagement, apparemment gelé aujourd'hui, concernait un programme muséographique d'abord militaire (comme si la Royale était toute la marine de France!) et les propositions alternatives (coordonnées en Bretagne par l'historien André Lespagnol, ancien Président de Rennes 2) des principaux ports d'accueillir une partie de ses réserves pour les mettre enfin en valeur ont suscité une levée de bouclier très significative des blocages mentaux des responsables du Musée tous issus de la Marine Nationale, incapables de prendre en compte tant les attentes du public que la notion même de patrimoine maritime élargi aux activités civiles. Pourtant tous les pays étrangers ont montré depuis un bon demi-siècle qu'un vrai musée maritime devait exister en dehors de la capitale politique et s'ouvrir à toutes les facettes de la vie des gens de mer...

sifiées : dans une certaine mesure les pages qui suivent s'inscrivent dans ce courant, mais j'aimerais surtout qu'elles donnent à réfléchir sur l'avenir car cette patrimonialisation rampante s'apparente trop souvent à une idéalisation d'une brève époque bien proche de nous et, en bout de course, à un enterrement de première classe pour tout ce qui ne serait pas « traditionnel »...

Par déformation professionnelle, l'historien se méfie des traditions auto-proclamées et leur préfère la dynamique des sociétés au travail dans la peine. Les incertitudes d'une relation changeante des Bretons à la mer sont au cœur du débat aujourd'hui plus qu'hier : puisse ce travail contribuer à une clarification des données en discussion.